



## **„Integriertes, verkehrsübergreifendes Mobilitätskonzept Landkreis Cuxhaven“**

Projekt im Rahmen des Leitprojekts  
„Demografie und Daseinsvorsorge“  
der Metropolregion Hamburg

**Auftaktworkshop am 05. Februar 2014**

Dipl-Geographin Elke Reimann,



- Leitvorstellung der regionalen Landesentwicklung:

- Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen,
- Daseinsvorsorge gewährleisten,
- Erreichbarkeit und Mobilität für alle sichern

Erreichbarkeit und Mobilität sind wichtige Voraussetzungen für Lebensqualität;  
Ziel ist die gesellschaftliche Teilhabe.

## Leitfragestellung der Studie:

### „Mobilität in ländlichen Räumen in Niedersachsen

(erstellt vom Planungsbüro VIA eG, Köln in Kooperation mit büro thiemann-linden, Köln):

***Wie können Mobilität und Erreichbarkeit im Hinblick auf Daseinsvorsorge und Arbeit, auch ohne eigenes Auto ermöglicht werden ?***

Auch relevant Aspekt: Anpassungsdruck an bezahlbare, postfossile Mobilität



## Rahmenbedingungen für den ÖPNV im ländlichen Raum:

- **Demografischer Wandel:**

vielerorts Stagnation oder Rückgang der Einwohnerzahlen,  
Alterung der Bevölkerung und Rückgang der Schülerzahlen,  
z.T. Abwanderung der Jüngeren und der Erwerbsfähigen

- **Räumliche Veränderungen:**

Abnahme der Siedlungsdichte,  
Ausdünnung der Versorgungsinfrastruktur

- **Finanzierungsengpässe auf absehbare Zeit**

- **Auswirkungen auf den Verkehr:**

Verkehrsbeziehungen entwickeln sich zunehmend dispers  
(Heterogenisierung der Arbeitswelt u. Individualisierung der Lebenswelt).

Der ÖPNV zur Gewährleistung der vielfältigen Daseinsvorsorge steht vor dem (ökonomischen) Problem : zur geringen Nachfrage kommen steigende Distanzen.

Es wird zunehmend schwieriger, die Verkehrsnachfrage so zu bündeln,  
dass ein liniengebundener ÖPNV wirtschaftlich vertretbar organisiert werden kann.

- **Der konventionelle Linienverkehr verliert an Bedeutung.**



## Ausrichtung auf Mobilitätsbedürfnisse und funktionale räumliche Verflechtungen . Diese machen nicht an Verwaltungsgrenzen halt.

### **Wichtige Daten/Informationen:**

- Fahrgastzahlen ÖPNV
- Einwohnerzahlen der Gemeinden und Ortsteile
- Altersstruktur der Einwohner
- Siedlungsstruktur
- Standorte von Einrichtungen der Daseinsvorsorge, von Arbeitsstätten
- Regionsspezifische Kosten- u. Erlös-Sätze

### **Aspekte, die im Hinblick auf die Eignung einer Region für flexible Bedienungsformen von zentraler Bedeutung sind:**

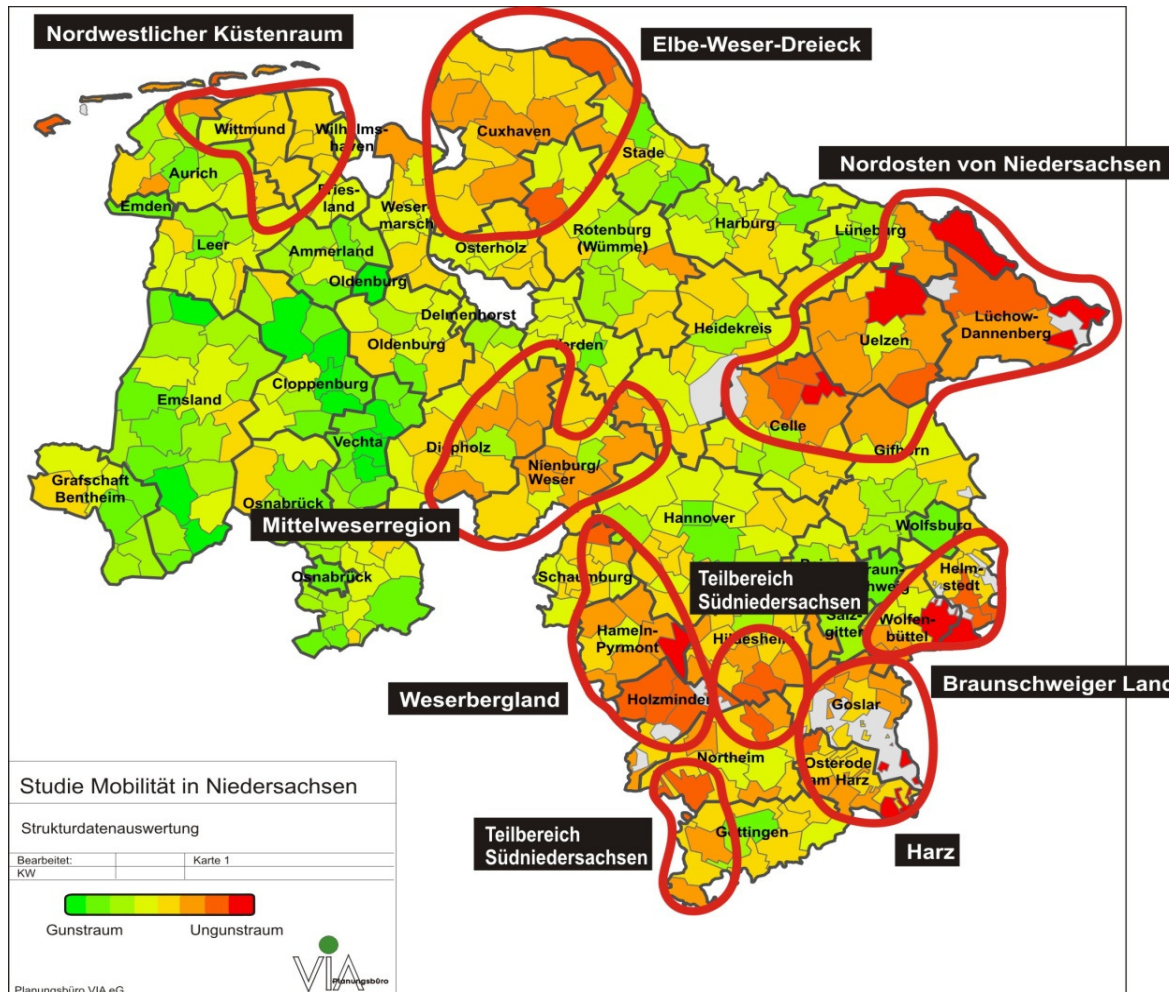
- die Art der Mobilitätsbedürfnisse
- das Fahrgastpotenzial
- das Vorhandensein spezifischer Zielgruppen
- Hieraus kann abgeleitet werden,
  - welche Form des öffentlich verfügbaren Verkehrs sich für die jeweilige Region eignet und
  - wie die konkrete planerische Ausgestaltung erfolgen könnte.



## Mobilität und Erreichbarkeit ohne eigenen Pkw :

- konventioneller Linienverkehr
- alternative, flexible Bedienungsformen  
wie: Rufbus, Sammeltaxi sowie  
Bürgerbus (bürgerschaftliches, ehrenamtliches Engagement)
- weitere Möglichkeiten/Ansätze:
  - Fahrgemeinschaften, Pendler-/Mitfahr-Portale, Car-Sharing, Nachbarschaftshilfe
  - Kombination von Personenbeförderung und Gütertransport
  - Angebot/Dienstleistung kommt vor Ort/zum Nachfrager  
(bspw. „rollender Laden“, Filialpraxis Ärzte, ehrenamtliche Bringdienste)
  - neue/weiterentwickelte Mobilitätsformen und -angebote durch technische Verkehrssystem- u. Produkt-Innovationen
- Nutzung intermodaler Ketten: etwa Bus und Fahrrad (auch Pedelec)

## Studie „Mobilität in ländlichen Räumen Niedersachsen“ Welche Räume sind aus struktureller Sicht besonders betroffen?



**Ungunsträume** im Hinblick auf die Erreichbarkeit der Grundfunktionen **befinden sich in fast allen Landesteilen.**

Es gibt keine Patentrezepte. Vielmehr sind jeweils auf die Räume zugeschnittene, passgenaue Lösungsansätze gefragt.



## Leitlinien zur Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen (gem. der Studie):

- Innovationen trotz knapper Finanzmittel
- Öffentliche Mobilität in ländlichen Räumen zunehmend flexibler gestalten
- Synergien schaffen – Gemeinschaftliches Engagement nutzen
- Intermodale Angebote auch in ländlichen Räumen ausbauen – und kommunizieren.
- An guten Beispielen orientieren
- „Verbündete“ vor Ort finden
- Kooperative Strukturen schaffen – Netzwerke bilden
- Ländliches Mobilitätsmanagement einführen
- Unabhängige, die Landkreisgrenzen überschreitende Nahverkehrsplanungen forcieren
- Rechtsrahmen ausschöpfen und anpassen



## Handlungsempfehlung der Studie:

### Mobilitätsmanagement in ländlichen Räumen:

- = informieren und beraten
- = initiieren, koordinieren und steuern
- = Akteure integrieren

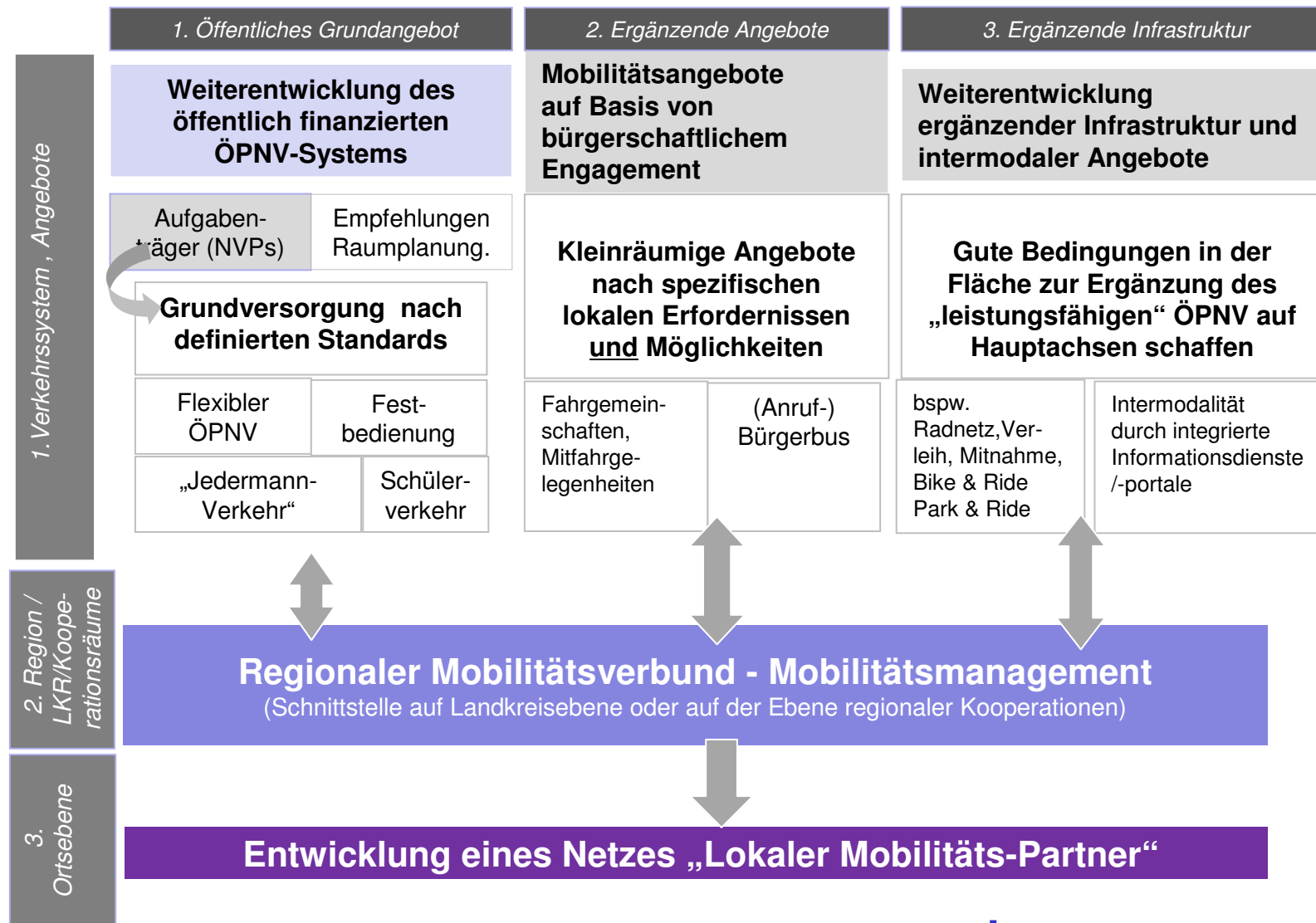
#### ❖ Ziel des Mobilitätsmanagements:

Sicherung der Mobilität und Erreichbarkeit in ländlichen Räumen, insbesondere zur Gewährleistung der Daseinsgrundvorsorge.





## Handlungsansatz : Mobilitätsmanagement, 3 Handlungssäulen (Quelle: VIA Planungsbüro)





## **Mobilitätsmanagement:**

- Regionale und lokale Netzwerke schaffen bzw. unterstützen
- Zielsetzungen der Raumplanung berücksichtigen
- Prozessorientierung
- Institutionalisierte kommunale oder regionale Aktivitäten und ehrenamtliches Engagement sollen sich dabei ergänzen und nicht ausschließen
- Starke Bezüge zur örtlichen Ebene



### Inhalte/Aufgaben eines ländlichen Mobilitätsmanagements:

- **Bestehende Angebote – vor allem auch flexible Bedienungsformen und gemeinschaftliche Mobilitätsangebote – bürgerwirksam/kundenfreundlich und zielgruppenorientiert aufbereiten und kommunizieren**  
  
Über vor Ort weniger bekannte oder praktizierte Kombinationsmöglichkeiten von Verkehrsmitteln, wie Fahrrad und Bus (auch Bahn) informieren
- **Intermodale Mobilitätsketten in die Fahrplanauskunft integrieren**
- **Sowohl traditionelle als auch Web-basierte Kommunikationsmöglichkeiten nutzen**
- **Örtliche Mobilitätsbedürfnisse eruieren, analysieren, bewerten und passende Angebote finden bzw. praktikable Konzeptansätze entwickeln**
- **Anstoß und Unterstützung für die Weiterentwicklung von Mobilitätsangeboten geben.**



## Inhalte/Aufgaben eines ländlichen Mobilitätsmanagements:

- **Gemeinschaftliche/bürgerschaftliche Mobilitätsangebote initiieren, unterstützen und koordinieren, bspw. Bürgerbusprojekte, Mitfahrgemeinschaften**
- **Aktivierung lokaler Akteure (der Daseinsvorsorge, Betriebe), die mit Kommunen, Verkehrsunternehmen kooperieren.**
- **Identifikation – auch informeller – regionaler und lokaler Kooperationen und Netzwerke mit dem Ziel, das Thema öffentliche und gemeinschaftliche Mobilität dort (stärker) zu verankern.**

**Kontakt-Pflege/Zusammenarbeit mit vorhandenen kooperativen Strukturen, an die thematisch angeknüpft werden kann ( wie ILE-/Leader-Regionen)**

- **Bindegliedfunktion zwischen Aufgabenträger des ÖPNV, Trägern der Verkehrsinfrastruktur (z.B. Straßenbauverwaltung), Verkehrsunternehmen und Nutzern aufbauen**
- **Erkenntnisse aus Forschung und Entwicklung zum Thema ländliche Mobilität vermitteln**



### Handlungsansatz:

**„Lokale Mobilitäts-Partner“ in den einzelnen Gemeinden identifizieren und aktivieren - als Teil des ÖPNV-Systems verstehen** (Quelle: VIA Planungsbüro)

### Wer kann Lokaler Mobilitäts-Partner sein?

Alle Betreiber von Einrichtungen u. Angeboten – in der Regel in den Grund- u. Mittelzentren – die dazu beitragen, die Funktionsfähigkeit von ländlichen Räumen aufrechtzuerhalten und weiterzuentwickeln.

- Schulen als Basis für ein ÖPNV-Angebot,
- Verwaltung (Haupt- und Nebenstellen),
- Gesundheitsversorger: Hausärzte, Fachärzte, Kliniken, Apotheken, weitere Anbieter medizinischer/gesundheitlicher Leistungen (z.B. Physiotherapeuten),
- Soziale Einrichtungen
- Einzelhandel

Um die Tragfähigkeit der ÖPNV-Angebote zu verbessern, sollten weitere Akteure/Institutionen in das Netz der Lokalen ÖPNV-Partner eingebunden werden, so

- Überörtlich ausgerichtete Betriebe
- Kultur- und Freizeiteinrichtungen



**Handlungsansatz:**  
**„Lokale Mobilitäts-Partner“ identifizieren und aktivieren** (Quelle: VIA Planungsbüro)

**Was ist die Aufgabe ?**

- ➔ Informationsfluss zwischen Lokalen Partnern und Regieebene des ÖPNV sichern
- ➔ Informationsfluss zwischen Lokalen Partnern und Bürgern herstellen

*... über die Schnittstelle des kommunalen / regionalen Mobilitätsmanagements*

*Bestand u. Veränderungen  
der lokalen Ziele*

*Zeitfenster der  
Nachfrage*

*Information über  
Angebote*

*Kommunikation  
von Problemen*

**Kontinuierliche Rückkopplung zwischen Angebot und Bedarf**

**„Lernendes Mobilitätssystem“, das sich an Veränderungen flexibel und zeitnah anpasst und dadurch die Erreichbarkeit der Räume nachhaltig sicherstellt**



## Beispiele für Mobilitätsprojekte:

- **Modellprojekt der regionalen Landesentwicklung „Mobilität im ländlichen Raum“, Landkreise Wolfenbüttel und Helmstedt**

Erprobung des Strategieansatzes „Mobilitätsmanagement in ländlichen Räumen“ der Studie

Stark vom demografischen Wandel – Schrumpfung und Alterung – betroffener Raum

Ziel ist die Erhaltung und Verbesserung der Mobilität vor allem im Hinblick auf die Erreichbarkeit von Angeboten/Leistungen des Gesundheitswesens, der sozialen Daseinsvorsorge, Grundversorgung (so Lebensmittel) und Bildung.

Im Vordergrund steht die Entwicklung und Erprobung flexibler bzw. gemeinschaftlich organisierter Mobilitätsformen und flankierender Informations- und Beteiligungsangebote.

Aufbau- und Entwicklungsphase des Projekts

- Aufbau eines Akteursnetzwerk,
- Entwicklung von Informationsangeboten,
- Erarbeitung und Umsetzung von Mobilitätslösungen,
- Etablierung einer langfristig wirksamen Arbeitsstruktur.

Breite Beteiligung regionaler und lokaler Partner aus Verwaltung, Institutionen, Netzwerken, Wissenschaft und Wirtschaft

Projektergebnis soll ein landkreisübergreifend entwickeltes und regional wirksames Mobilitätsmanagement sein.



- „**Mobilität im ländlichen Raum**“, Landkreise Wolfenbüttel u. Helmstedt

### **Proaktiver Prozessablauf:**

- Werkstattgespräche, um Bedarfe der Bevölkerung zu eruieren
- Einbeziehung von Experten (als Beratungsgremium), um für diese Bedarfe praktikable Lösungen zu entwickeln

### **Aktuelle Vorhaben:**

- „Mobilität und Versorgung“:  
Etablierung von „Marktplätzen“ in noch bestehende Strukturen in den Dörfern, um Mobilität zu vermeiden
- „Mobilität vernetzen“ 1. im Sinne von Information  
Ausbildung von Mobilitätsberatern, die als Nachbarn vor Ort zu Möglichkeiten des öffentlich verfügbaren Verkehrs beraten können .  
Viele kennen bestehende Angebote (z. B. Anrufsammeltaxi) nicht.  
Hier Synergieeffekte möglich: Marktplatz/ Mobilitätsberatung
- „Mobilität vernetzen“ 2. im Sinne von intermodaler Verkehrsmittelnutzung  
z. B. Pedelec, bedarfsgerechte Bushaltestelle,  
auch Kombination aus Güter- und Personentransport
- „Mobilität gemeinsam organisieren“  
Pendlerportal, das den Anforderungen nach Kurzstreckenwegen gerecht und auch von Nicht-Berufspendlern genutzt wird





- **„Mobil +“ im Landkreis Vechta:**

Der Landkreis, die Städte und Gemeinden und die Verkehrsunternehmen haben ein Konzept zur Neugestaltung des ÖPNV erarbeitet, bei dem neue Wege beschritten werden sollen.

Es soll ein möglichst flächendeckendes Angebot unabhängig vom Schülerverkehr geben.

Start Herbst 2013, Testphase Dauer 24 Monate

- Stark zersiedeltes Kreisgebiet
- Kombination von festen Haltestellen (etwa am Bahnhof) und Haltestellen nach Bedarf,
- für Bedarfshaltestellen Anmeldung 60 Minuten vor Fahrt per Internet, telefonisch oder persönlich in der Mobilitätszentrale
- Kleinbusse mit jeweils 8 Plätzen und barrierefreiem Zugang,
- maximale Entfernung zur nächsten Haltestelle: 500 m
- angestrebt wird Stundentakt
- ehrenamtliche Mobilitätsvermittler als persönliche Ansprechpartner vor Ort; sie werben für das neue Mobilitätssystem, informieren und beraten Bürgerinnen u.
- Einrichtung einer EDV-gestützten Mobilitätszentrale bei einem heimischen Verkehrsunternehmen
- Weiterentwicklung des Mobilitätssystems beabsichtigt, so etwa in Bezug auf die Themen Fahrgemeinschaften, Förderung des Fahrradverkehrs



- **Entwicklung eines Mobilitätsressourcen-Managements zur Aktivierung und Nutzung untergenutzter Mobilitätskapazitäten im Gebiet der interkommunalen Kooperation „Region Mitte Niedersachsen“**

wird als Pilotprojekt von Bund u. Land Niedersachsen (regionale Landesentwicklung) im Rahmen des Modellvorhabens „Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge“ des Bundes gefördert

Ziel:

Aktivierung untergenutzter Mobilitätskapazitäten (etwa Fahrzeuge bei Kommunen, Institutionen, sozialen Einrichtungen, Vereinen, Kirchengemeinden) zur Verbesserung der Mobilitätsangebote im ländlichen Raum mittels eines Ressourcenmanagements.

Das Ressourcenmanagement als Vermittlungsinstrument soll Ressourcenangebote - Fahrer und Fahrzeuge für Personenbeförderung und Gütertransport – und Ressourcennachfragen verknüpfen.

Zu den Aufgaben gehören die Erfassung, Registrierung, Steuerung, Verwaltung und Abrechnung.

Nachfrager/Endnutzer können private Personen, öffentlichen Einrichtungen oder Unternehmen sein, die einen Bedarf an den Mobilitätsressourcen Fahrzeuge, Fahrer oder an der Kombination aus Fahrzeugen und Fahrern haben.



### • **Samtgemeinde Schladen: Ein Bürgerbus für Schladen-Werla**

Das „Schladener Modell“, geplant ist :

Ergänzung des Modells eines klassischen Bürgerbusses mit Mehrwertdiensten, z.B. :

- Diskobus
- Lieferservice für Lebensmittel
- Lieferung von Medikamenten
- auch im Notdienst
- Fahrten zum Kinderturnen
- Theaterbus
- ... und Weiteres nach Bedarf

Wichtige Kooperationspartner:

- Politische Vertreter der beteiligten Gemeinden
- Regionalmanagement Nördliches Harzvorland+
- Land Niedersachsen
- Zweckverband Großraum Braunschweig
- Verkehrsunternehmen
- Akteure und Unterstützer aus Gewerbe, Handel und Dienstleistung
- (Orts-)Vereine
- Bürgerinnen und Bürger



- **FLEXIBUS in Mittelschwaben, Landkreis Günzburg**  
(Modellprojekt des Freistaates Bayern)

### Bedarfsnetz FLEXIBUS im Flächenbetrieb:

- Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot / kein Ersatz;
- Flächenerschließung u. Verknüpfung mit überörtlichen Verkehrsachsen von Bahn und Bus

Orientierung am Regionalplan des regionalen Planungsverbandes Donau-Iller

In Ergänzung zu den bestehenden ca. 320 Haltestellen des ÖPNV wurden insgesamt rd. 2.300 Bedarfshaltestellen im Landkreis Günzburg eingerichtet.

Der Zugangsweg zur FLEXIBUS-Haltestelle beträgt jeweils rd. 100 m (wesentliches Attraktivitätsmerkmal für Senioren).

FLEXIBUS-Einsatzzeit:

Mo- So 05.00 - 21.00 Uhr, Fr/Sa zusätzlich bis 24.00 Uhr;

Reservierung von Mo – So 07.00 – 18.00 Uhr, telefonisch mind. 30 min vor Abfahrt

Erfahrung: Alle relevanten Akteure werden benötigt:

- ÖPNV Aufgabenträger / ÖPNV-Genehmigungsbehörde
- Verkehrsunternehmen als Konzessionsinhaber u. mögliche Betreiber
- Gemeinden
- Vertreter künftiger Nutzer



- **Projekt Mobilfalt** (nordhessischer Verkehrsverbund)

Projektstart April 2013

Pilotregionen sind Gebiete im Werra-Meißner-Kreis und Schwalm-Eder-Kreis

Vernetzung des öffentlichen Nahverkehrsangebotes mit den mit dem privaten Pkw durchgeführten Fahrten.

Damit sollen Angebotslücken im ÖPNV-Fahrplan durch Fahrtangebote privater Mitnahme „aufgefüllt“ werden.

Die Mobil-Fahrten mit dem privaten Pkw werden in den ÖPNV-Fahrplan integriert. Es soll stündlich eine Fahrtmöglichkeit bestehen.

Die Fahrtangebote werden den Anbietern vergütet; diese erhalten 30 Cent je gefahrenen Kilometer.

Nutzer zahlen 1 Euro für kürzere und 2. Euro für längere Strecken (entspricht dem Anrufsammeltaxi-Zuschlag zum regulären Tarif)

Mobilitätszentrale:

Informations- und Buchungsplattform; über diese Plattform erfolgen Registrierung, Anmeldungen, Abgabe von Fahrtangeboten, Buchung und Abrechnung der Fahrten.

Mobilfalt-Starthelfer informieren vor Ort über das Angebot.



- **Odenwaldkreis:  
Garantiert mobil! – Nachhaltige Sicherung von Mobilität im ländlichen Raum**

**Weg vom starren ÖPNV-Fahrplan – hin zur verlässlichen Mobilitätsgarantie**

(an allen Tagen „rund um die Uhr“, innerhalb von 30 Minuten aus jeder Ortschaft in das nächste „zuständige Zentrum“)

**Nutzung vorhandener Mobilitätsressourcen**

Neben Angeboten des ÖPNV wird auf Kapazitäten des Individual- und Gelegenheitsverkehrs zurückgegriffen

**Private und gewerbliche Mitnahmeangebote als wichtiger Bestandteil der Konzeption**

Für ihre Bereitstellung soll ein Bonus- und Anreizmodell gelten

**Im Falle fehlender Angebote wird Ersatzbeförderung vorgeschlagen.**

Der Kunde erhält immer ein Fahrtenangebot

**Zentraler Ansprech- / Kundenvertragspartner**

Der Betreiber einer intermodalen Mobilitätsplattform/-Zentrale erbringt die Leistung als direkter Kundenvertragspartner

**Einheitliches Beförderungsentgelt**

Unabhängig vom bereitgestellten Beförderungsmittel soll ein einheitlicher Tarif gelten, um Anschluss-Wegekette zu sichern. Für Ersatzbeförderungen sind kostendeckende Zuschläge zu zahlen.

**Informieren, buchen und bezahlen**

Die Mobilitätsangebote sind barrierefrei im Internet, über Telefon oder persönliche Vorsprache bei der Mobilitätszentrale buchbar.



- **Odenwaldkreis:  
Garantiert mobil! – Nachhaltige Sicherung von Mobilität im ländlichen Raum**

In der ersten Jahreshälfte 2014 sollen die Gremien des Odenwaldkreises über das Umsetzungskonzept entscheiden.

Bei dessen Annahme wäre eine Pilotanwendung in der 2. Jahreshälfte 2014 im nördlichen Teil des Kreisgebietes vorgesehen.

Informationen hierzu:  
ÖPNV Mobilitätsportal für den Odenwald;  
[www.odenwaldmobil.de](http://www.odenwaldmobil.de)



- **kombiBUS Uckermark**

= kombinierte Beförderung von Personen und Gütern

wurde zunächst gefördert im Rahmen des Modellvorhabens „Daseinvorsorge 2030“  
des Bundesministeriums des Inneren

in Betrieb seit September 2012

Eine Kombination von Linienbus, Post, Kurierdienst und Fahrdienst für  
Mobilitätseingeschränkte u.w. soll die Wirtschaftlichkeit einzelner Dienstleistungen in  
der dünn besiedelten Region verbessern und damit die Versorgung der Bevölkerung  
dauerhaft und auf hohem Niveau sichern.

Transport durch die Uckermärkische Verkehrsgesellschaft auf ihren Linien.





- **Leader-Projekt EIFELMOBIL: Freilinger Dorfauto**

Freilingen, Ortsteil der Gemeinde Blankenheim, rd. 690 Einwohner

Den Freilinger Bürgern steht für kleinere Strecken in einer Testphase (6 Monate) ein Pkw (Kleinwagen) mit Elektroantrieb durch den regionalen Energieversorger zur Verfügung.

Buchung über Internet oder bei kurzfristigen Buchungen im Einzelfall telefonisch.

Die Ausleihe kann bezahlt werden (für 50 km sind 5,00 Euro zu bezahlen) oder aber mit ehrenamtlicher Arbeit abgegolten werden.

Die meisten Bürger „bezahlen“ mit ehrenamtlicher Arbeit.

Nutzung etwa für Fahrten zum Einkaufen, zum Arzt, aber auch zum Kino- oder für Krankenbesuch



- **„Landkreis Ebersberg,  
Modellregion für flächendeckendes Carsharing“**

mit Projektgruppe zum flächendeckenden Carsharing.

Entwickelt als Leitprojekt im Rahmen des Mobilitätskonzeptes für den Landkreis.

Ziel des Projekts:

- Initiierung und Begleitung von wirtschaftlich tragfähigen Carsharing-Angeboten in allen Gemeinden.
- Vernetzung bestehender und neuer Angebote und Förderung dieser durch eine landkreisweite Öffentlichkeitsarbeit.

Im Landkreis bestehen bereits eine Reihe von Carsharing-Initiativen als Vereine, bei denen Autos für Fahrten gebucht werden können.

Die Kosten für die Nutzer setzen sich zusammen aus einer einmaligen Anmeldegebühr, einer rückzahlbaren Einlage sowie Nutzungsgebühren nach Zeit und Kilometern; teilweise kommt ein geringer laufender Beitrag hinzu.



**Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit!**